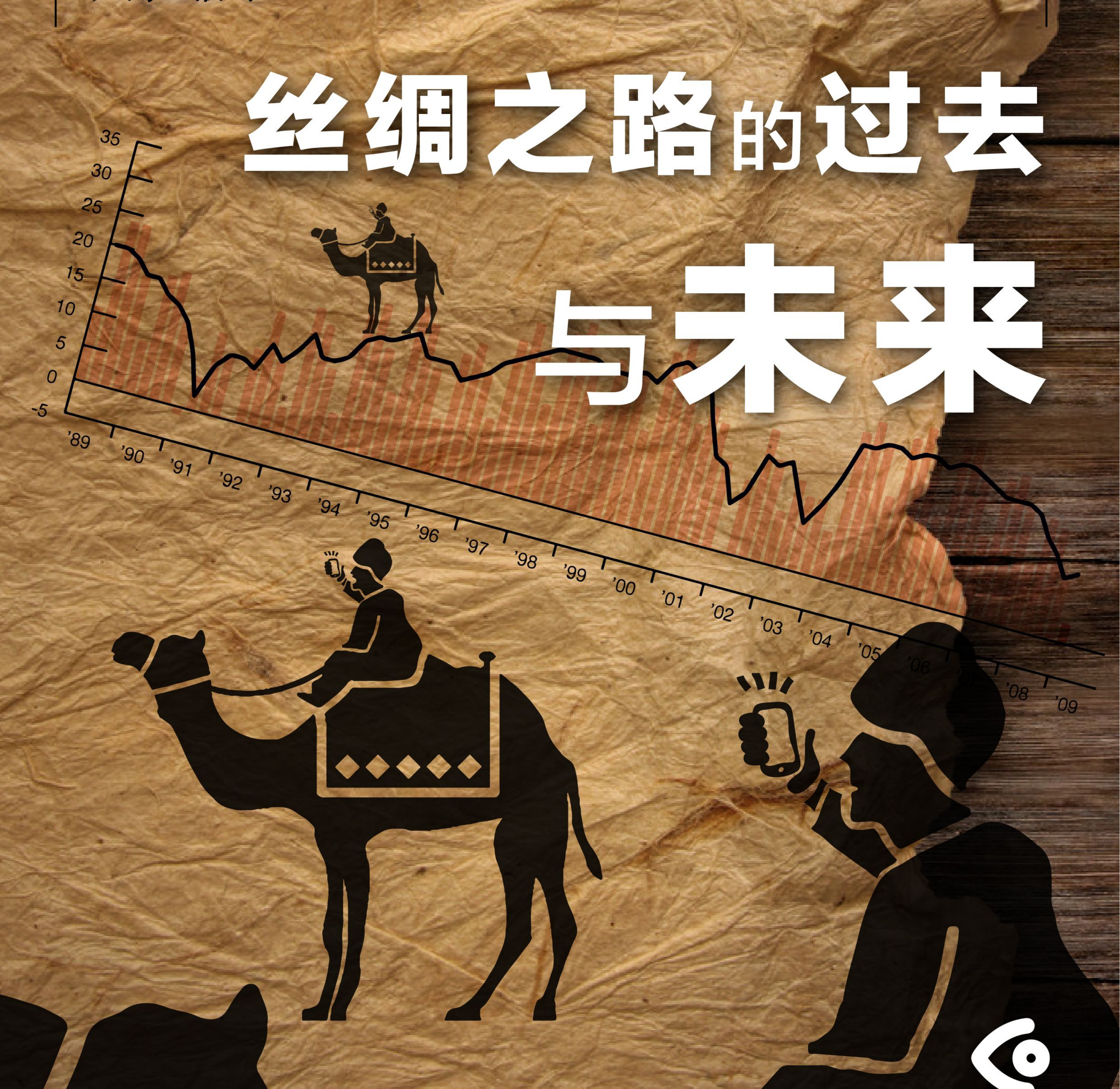
Co-China 周刊

NO. 180
2014年11月21日

Keith Bradsher:铁轨上的丝绸之路 | 荣新江:你身上流淌着粟特人的血液吗?

丝绸之路的过去与未来



编者的话

如果在一年多前提起“丝绸之路”，不少人仅仅会联想起张骞西行、玄奘取经等传统文化典故。但现在，它已成为一个炙手可热的政治经济概念。

最近，中国领导人正式在各大场合宣传“丝绸之路经济带”，为这条古老的通道打上了现代经济的烙印。对比今昔的中国，丝绸之路扮演怎样不同的角色？新概念的提出又面临怎样的挑战？带着这些疑问，本期 Co-China 周刊将探究丝绸之路的过去、现在与未来。

“丝绸之路”其名并非中国所创，而是德国地理学家李希霍芬在 19 世纪的发明。“丝绸之路”也绝非一条具体的路径，而是一条由不同线路构成的宽泛的大通道，它使中西之间的文化与经济沟通成为可能。中国的传统宗教、舞蹈乃至今天的民族构成，都与丝绸之路上的来客有着悠久的渊源。在唐诗中，丝绸之路的景象几乎主导了边塞诗。岑参、高适、李白和戴叔伦等，无不感慨西北战事造成的妻离子散。所谓“何日平胡虏，良人罢远征？”明月、胡笳、玉关……无数的文化符号，向后世展示岁月空老、人生苦短、归家无计的感伤。

今天的丝绸之路正面临着复兴。由重庆和成都领衔的内陆城市正在利用中亚的铁轨向欧洲输出本地产品，因为铁路运输的速度大大超过海运。一旦安全和报关速度等问题得到有效解决，陆路运输的优势将显露无疑，中国的内陆城市也会变成开放之地。在中国的倡导下，由多国参与的亚洲基础设施投资银行正在成型，为新丝绸之路的建设输血。同时，即使没有切实的铁路运输将欧亚捆绑在一起，中国也已经开始大幅向欧洲输出资本。在危机缠身的欧洲人看来，中国资源的进入堪比二战后的马歇尔计划。不过，也有声音认为，关于“丝绸之路经济带”的论述过于浪漫了，因为历史上这条通道不仅经历了商业的繁华，也见证了战争的残酷。

今天的丝绸之路会复制乃至超越历史的辉煌吗？虽然中国表面上正在大力西进，但因为俄罗斯将中亚视作自家的后花园，中国迈出的每一步都要考虑俄罗斯的区域利益。更何况，在西部三股势力和中亚政治动荡的情况下，短期内中国对和平与安全诉求依然超过经济利益。最重要的是，再宏伟的经济战略也要有市场因素的支撑。资本走出去了，也要想好怎样赚钱。考虑到中国的海外投资出现了不少“输血”和“救援”性质的赔本买卖，在不发达的中亚投资更要慎之又慎。

目录



【历史】

赵丰：丝绸之路：鲜为人知的历史（节选）



丝绸博物馆馆长

“丝绸之路其实并不是一条明确的路，只是一个通道，或是一个交流带。这个通道是东起中国、西达欧洲、连接欧亚大陆的交通带。”

丝绸之路由德国地理学家李希霍芬（曾七次到过中国）于 1877 年提出，此后，各种著述层出不穷，关于丝绸之路的概念也有所拓展，如海上丝绸之路、草原丝绸之路、西南丝绸之路等。丝绸之路其实并不是一条明确的路，只是一个通道，或是一个交流带。这个通道是东起中国、西达欧洲、连接欧亚大陆的交通带。丝绸之路的路线、兴衰、物品交流、作用及影响等，都值得不断地深入探讨和研究，这也是我们今天探索“丝绸之路经济带”的一份必要的历史资源。

丝绸之路到底有几条路线？

李希霍芬提出的丝绸之路主要是指欧亚之间的一条陆路通道（后被称为沙漠绿洲丝绸之路），中途经过亚洲腹地，在干旱的沙漠、戈壁和高原中由绿洲相连而成。而中间又有分道，如从西安出发经河西走廊到敦煌后，就在新疆境内分为南、中、北三道，其中南、中两道到喀什又汇成一道，翻越帕米尔高原后进入中亚地区。通过乌兹别克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦等为主的中亚两河流域，到达伊朗高原，然后再到达地中海沿岸。其实，这一路线在中国古籍《隋书·裴矩传》中已有记载，虽然有所不同，但大体相似。



丝绸之路全图



张骞出使西域路线图

最早提出海上丝绸之路的或可以算是法国汉学家沙畹，1903 年，他在其《西突厥史料》书中说到丝绸之路可分为陆路和海路两条。1968 年，日本三杉隆敏出版《探索海上丝绸之路》。而在中国，陈炎是最早关注和研究海上丝绸之路的学者，他于 1980 年正式提出、而后又发表了一系列关于海上丝绸之路的文章。至于海上丝绸之路的具体走向，则包括意大利、希腊、土耳其、埃及、阿曼、巴基斯坦、印度、斯里兰卡、泰国、马来西亚、印尼、文莱、菲律宾、中国、韩国和日本等国。

关于草原丝绸之路的提出，目前没有一个较为明确的说法。西方学者更多地将其称作草原之路，其实就是一条天然的草原通道。因为在欧亚大陆的地理环境中，北亚遍布寒冷的苔原和亚寒带针叶林，中亚又有崇山峻岭和戈壁沙漠，只有在北纬 40 度至 50 度之间的中纬度地区，才有利于人类的东西向交通。而这个地区恰好就是草原地带，向西可以连接中亚和东欧，向南越过阿勒泰山可以连接新疆，向东南则可通往中国的中原地区。

原载于《北京日报》

【原文链接】　　【回到目录】

荣新江：你身上流淌着粟特人的血液吗？



“

我们应该把丝绸之路看成是一个活生生的交流，粟特人在丝绸之路上承担了活生生的贸易的角色。粟特人的商业血液实际上是流在汉人的血液里，流在回族的血液里，流在维吾尔族的血液里面，都有的。

”



撒马尔罕北部的特粟人壁画

现在正经的字典上还查不到粟特，不过互联网非常发达，一查就知道安禄山、史思明都是粟特人。但是粟特人不光是“叛贼”，更多的是“好人”，所以我今天把历史上粟特人的面貌展现出来，让他们登场，给大家亮亮相。

粟特人基本上活跃于中古时期，大概在汉唐这段时间，这是陆上丝绸之路最活跃、最发达的时期。丝绸之路从中国汉代的首都长安到罗马世界、地中海世界，中古时期丝绸之路上的贸易担当者就是粟特人。

粟特人在古代生活在阿姆河和锡尔河之间，这次我们去了泽拉夫善河，在里面分布着很多绿洲的小城邦，最大的就是撒马尔干，还有布哈拉。跟咱们新疆一样，一个绿洲养活一方人，一个绿洲就是一个小国家。撒马尔干和布哈拉在古代是最大的，现在是塔什干比较大。这些国家的人来到中国要起一个汉姓，从撒马尔干来的姓康，从布哈拉来的姓安。康、安、米这三姓的，差不多是胡人的后裔。

今天的撒马尔干已经完全是伊斯兰的世界了，原来粟特地区的人都是信琐罗亚斯德教的，在中国叫祆教。现在已经没有那些遗迹了，甚至粟特的语言、文字都被当地的突厥人或者塔吉克人同化掉了，而粟特人最多的文字出在了敦煌、吐鲁番，中国出的粟特文文献比粟特本土出的文献要多得多。

今天粟特最重要的考古城市是片吉肯特。前不久我们在去片吉肯特的路上撞了车，那两个撞车的人交谈了一下就分道扬镳了，等我们回来的时候，在另外一个车经常经过的地方，撞车者才把钱赔给人家。那个人先到另外一个地方检查他的车，哪些地方坏了要赔多少钱，到这个地方他们俩汇合的时候再交钱。这跟古代的丝绸之路一样，就是这个路，没有别的路可跑，所以还是会碰到的，都是凭信用在做的。

粟特人从小就跟着父母做生意，只要有利，再远的地方都要跑去做生意。我们看中亚的阿姆河和锡尔河，正是丝绸之路上一个东西南北的通道，就是我们所说文明的十字路口，或者商业的十字路口。向南就是印度，向北就是那些游牧的突厥、柔然、匈奴这些王国，往东到中国，向西就是波斯、罗马。所以粟特何国有一个门楼，东边画中华皇帝，北面画突厥可汗，南面画印度的国王，东面画拂菻（东罗马）王。他们的民族性也是这样，四海为家，是一个世界国家。比如安禄山、史思明这些人到了中国就变成中国人，他到了突厥里面就是突厥人，他到日本也可能就是日本人。当然韩国肯定能找很多，韩国姓安的那么多。





特粟人商俑

有意思的是，在粟特地区一直做考古的法国中亚考古学家葛乐耐（F.Grenet），多年在粟特本土却没有见过一张商人像，就是说粟特人不表现自己为商人。玄奘也说，粟特人本来是商人，很有钱，但是平常好像穿得很一般。其实玄奘一路就是搭着粟特商队走的。季羡林先生讲过，商人和僧侣一直是结伴而行的。

在中国发现的这些粟特首领的墓葬里面，几乎都有商队的场面。商队一般都要两三百人一起走，过帕米尔高原的那些山口，否则就会被干掉。商队最后面的人戴着一个船形的帽，

拿着一个望筒，看远处有没有敌情。又有赶牲口的，也有周边的警卫。队伍很有一个行进规则，走的时候是牲口在中间，护卫队在外面，到了一个地方，就建立一个殖民地。

在《中古中国与粟特文明》这本新书的这张图里，我基本上勾勒出从布哈拉、撒马尔干，一直到安禄山的老家，就是今天的辽宁朝阳，唐代的营州。安禄山母亲是突厥人，他父亲是粟特人，唐朝人管这种人叫杂种胡。安禄山懂多国外语，粟特人做生意的时候要懂得多种语言。唐朝管理市场的都用粟特人，因为他可以当翻译，一个突厥人，一个汉人说不清楚的时候，粟特人跑到那里就明白了。

粟特人迁徙到一个地方，不好在城市里面插脚，一般就在城边上建立一个自己的殖民地，粟特人自己在里面生存。北朝的时候比较乱，也不管它，到了北朝末，中央政府和地方政府就想控制它，主要是利用它里面的兵力，把一个萨保就当作中国的官了。所以中国的官僚体制里面唯一一个带外语名字的就是萨保。你看安家、史君这些萨保，他们后来都兼了一个什么军府首长的职务，其实是双面的身份。就是既是粟特聚落的首领，又是中央或者地方军府的官员，所以带兵打仗。粟特人做生意做多了，所以他们非常会押宝。在隋末唐初的时候，两个史家都押宝跟着李唐干了。

我们在敦煌吐鲁番等丝绸之路沿线上出了很多非常重要的文书和墓志，特别是文书。这一封最完整的就是武威的一个萨保，向撒马尔干给他出钱的人汇报他经商的情况。粟特人做生意是非常有系统的，他是在那里有一个资本家，拿出一笔钱来委托一个人。这个人接受了这笔资金，就率着一个商队出行了。到一个中心的城市据点，比如说以武威作为大本营，这个人就到处派人。像这封 312 年、313 年前后写的古信札里面涉及到的地名有安阳、洛阳、金城、酒泉、敦煌……哪批商人要把什么东西运到哪个地方。粟特本土地区突厥化以后，他的语言变成了死文字，他们买卖什么东西，这些词很难破解。现在已经破解出来的，基本上是一些香料、药材、金、银、黄铜。还有一些只知道字面的意思，比如“白面”，是不是毒品不知道。他们以香料、药材这些又轻又容易携带的东西，来换取丝绸。粟特人就是这样做商业的，他的丝绸到了罗马世界是跟金子一样贵的。

粟特人过来的是批发商，这就是古代丝绸之路，不是长途贩运，长途贩运能赚多少钱？卖一个东西到长安，中间要耗费这么大。他们都是中转贸易，当然，中转贸易越转价钱越高，而地方政府，像高昌国这些丝绸之路城市就是靠这个商税来支撑着国家经济命脉的。

粟特人建立了一个贸易网络之后，他们基本上控制了中古时期丝绸之路上的贸易。我们在《太平广记》里看到阿拉伯人、波斯人在东南沿海非常活跃，但为什么丝绸之路没有他们的身影呢？就是因为粟特人，粟特人就是要隔着波斯去跟东罗马帝国、跟中国做生意。

作为贸易网络的一个结果，我们今天所说的唐朝的辉煌文化里面有相当大的因素是来自粟特的背景，一直到今天，许多源自粟特文化的东西实际上是经过大唐的洗礼变成了唐朝文化的组成部分。我们的音乐、舞蹈，如果要是没有粟特人，就会像奥运会开幕式表演的那样，呆呆板板的，像兵马俑。粟特人到了中国之后，舞蹈全部转变了，九部乐主体上都变成了西方的乐，变成了康国乐、安国乐、印度乐，都是西方来的。所以我们现在在安伽、



史君这些人的墓葬图像里，看到的都是大量的音乐舞蹈的画面。这些墓葬出土之后，中国的音乐史、中国的乐器史、中国的舞蹈史都要重写。当然，粟特也往西传播中国的文化，他们也把丝绸传到西方。

我觉得我们应该把丝绸之路看成是一个活生生的交流，粟特人在丝绸之路上承担了活生生的贸易的角色。粟特人的商业血液实际上是流在汉人的血液里，流在回族的血液里，流在维吾尔族的血液里面，都有的。维吾尔文就是用的粟特文，他们继承的关系更多。回族里面有那么多姓安的，姓康的。中国现在的很多文化应该保存着唐朝的文化，中国人现在多能做生意啊？把全世界的钱都赚来了，这里面能没有粟特人的基因吗？一定有的。

为纪念三联•哈佛燕京学术丛书创建二十周年，三联书店和腾讯书院自 2014 年秋起联合举办系列学术讲座。本文未经发言者审阅。

原载于《南方人物周刊》，编辑 杨潇，实习记者 黄睿颖

【原文链接】　　【回到目录】

魏景波：丝路之路托起唐代边塞诗的繁盛



陕西师范大学文学院的副教授

“丝绸之路的开拓与唐代边塞诗的繁荣息息相通，无数唐代文人或游边、或入幕、或奉使，行进在古老的丝绸之路，写下了壮丽多姿的边塞诗，构成了盛唐最华丽的乐章之一。”

丝绸之路的开拓与唐代边塞诗的繁荣息息相通，无数唐代文人或游边、或入幕、或奉使，行进在古老的丝绸之路，写下了壮丽多姿的边塞诗，构成了盛唐最华丽的乐章之一。

初唐杨炯的名篇《从军行》中“宁为百夫长，胜作一书生”，表达了一代文人的价值选择，“投笔从戎”成为一个时代的精神标签。与中原相比，边塞奇丽而苦寒的自然风光，紧张而动荡的军旅生活，以及多彩多姿的异域风土人情，激发着唐代士人。或许可以说，丝绸之路也是一条诗歌之路。

从长安西去踏上丝绸之路，第一道自然屏障即为陇山。陇山不仅是自然地理的分界线，隔断了秦陇两地，分开了渭河平原与陇西高原，而且是一道文化分隔线，是京畿内地与边关塞外的分界线。岑参作为盛唐最负盛名的边塞诗人，其《初过陇山途中呈宇文判官》写道：“十日过沙碛，终朝风不休。马走碎石中，四蹄皆血流。”诗中所写当是诗人的耳闻，却也透露出对边塞奇异风光的心理感受与无限遐想。高适的陇头诗歌则多写得慷慨激昂，如《独孤判官部送兵》：“出关逢汉壁，登陇望胡天。亦是封侯地，期君早着鞭。”征人登陇而激扬风发的英雄豪情，表露出悲壮的美感。

翻越陇头，经过南北两路皆可到达凉州，凉州自古以来为河陇重镇。盛唐时期尤为繁荣。岑参的《凉州馆中与诸判官夜集》曰：“弯弯月出挂城头，城头月出照凉州。凉州七里十万家，胡人半解弹琵琶。”于凉州歌舞繁华刻画中可见诗人之豪情。

河西走廊西端的阳关与玉门关，扼守丝绸之路要冲，也是唐代诗人着意刻画的西域门户。自汉代班超上疏曰：“不敢望到酒泉郡，但愿生入玉门关。”“生入玉门”，乃成为此后西出大漠文人的口头禅。晚唐胡曾《咏史·玉门关》咏叹“西戎不敢过天山，定远功成白马闲。半夜帐中停烛坐，唯思生入玉门关。”戴叔伦反其意而用之：“汉家旌帜满阴山，不遣胡儿匹马还。愿得此身长报国，何须生入玉门关。”“阳关”作为一个意象，也是进



入绝域的门户，又是连接中原与西域的枢纽，唐诗中送友人赴安西而作的诗中写到阳关的不少，如王维名作《送元二使安西》、耿湋《陇西行》等。在描写西域风光的诗人中，岑参也最有代表性。

西州境内的交河城地势险要，安西大都护府最初即选择设在这里。这里是丝绸之路中的交通要道，在不少诗人笔下，交河成为西域的代名词，交河冬寒、征戍之苦成为诗人常写的意象。如虞世南《出塞》："凛凛边风急，萧萧征马烦。雪暗天山道，冰塞交河源。"骆宾王有《从军中行路难》诗云："阴山苦雾埋高垒，交河孤月照连营。"孟郊《折杨柳》写道："花惊燕地云，叶映楚池波。谁堪别离此，征戍在交河。"陈陶《水调词十首》更从征夫思妇着笔："长夜孤眠倦锦衾，秦楼霜月苦边心。征衣一倍装绵厚，犹虑交河雪冻深。"在这些诗里，交河已是象征边塞的文化符号。

至于轮台、北庭、焉耆、龟兹、疏勒、于阗等地，唐代边塞诗中亦多有描写，唐代西部的边塞诗歌，通过形象的诗歌语言勾画出丝绸之路的风土人情，可视为研究丝绸之路的感性资料。丝路景观也为边塞诗的写作提供了丰富多彩的素材，成为诗人抒情的触媒。二者的关系可从以下三个方面分析。

其一，丝路文化影响唐代边塞诗的精神风貌。丝路文化是唐代文化的重要组成部分，为唐代中原文化输入了新鲜的血液。台湾著名学者傅乐成在论述唐型文化与宋型文化时，认为"唐代文化，上承魏晋南北朝。魏晋南北朝时代的文化对唐代文化直接发生影响的重要因素，不外三端：即老庄思想、佛教和胡人习俗。其中后两种因素自外族传入，而且是经历了数百年的流播而形成的。唐代对这三种文化因素的承袭，也以后两种为主"。而后两种文化因素，则皆自丝绸之路传入。由此形成的唐代文化的包容性、复杂性与多元性，唐代蓬勃向上的政治局面与开放式的思想文化环境，不仅孕育了唐人自信豪迈的性格，也激发了士人奔赴边塞的英雄情怀。

其二，丝绸之路为唐代边塞诗提供了一系列内涵丰富的文化符号。古人云文学得江山之助，唐代边塞诗的繁荣也得到丝路之助。一方面，丝路上的自然景观在边塞诗中得到了全面翔实的刻画，大量的边塞诗叠加在一起构成了丝路风光的全景图。另一方面，这种文化景观已不限于自然地理意义上的写实，而上升为蕴含着丰富历史与人文内涵的文化符号，前文分析的陇头、凉州、阳关、玉门关莫不如此，不仅丰富了边塞诗的题材与内容，也深深地影响了边塞诗的风格与意境。

其三，丝路景观作为触媒影响边塞诗的情感抒发。在唐人心目中，边塞是地理分界线，也是文化、风俗与心理的分界线，以及家园与绝域的分界线。因此，除了客观的写实，唐代丝绸之路上的边塞诗还带有强烈的主观色彩。边塞成为借以抒情的文化符号，丝路风景也成为激发诗思的触媒，古典诗歌常写的思亲念友、聚散匆匆，报国心切、岁月空老，人生



苦短、功业难建，征戍无期、归家无计等，这些平常之情均在边塞背景下得到激发和强化，从而汇成丰富多彩的多元特色。因而，唐代边塞诗中蕴含的情感如同西域的美酒，显得更为浓烈，值得细细品味。

原载于《中国社会科学报》2013 年 6 月 14 日第 462 期

【原文链接】　　【回到目录】

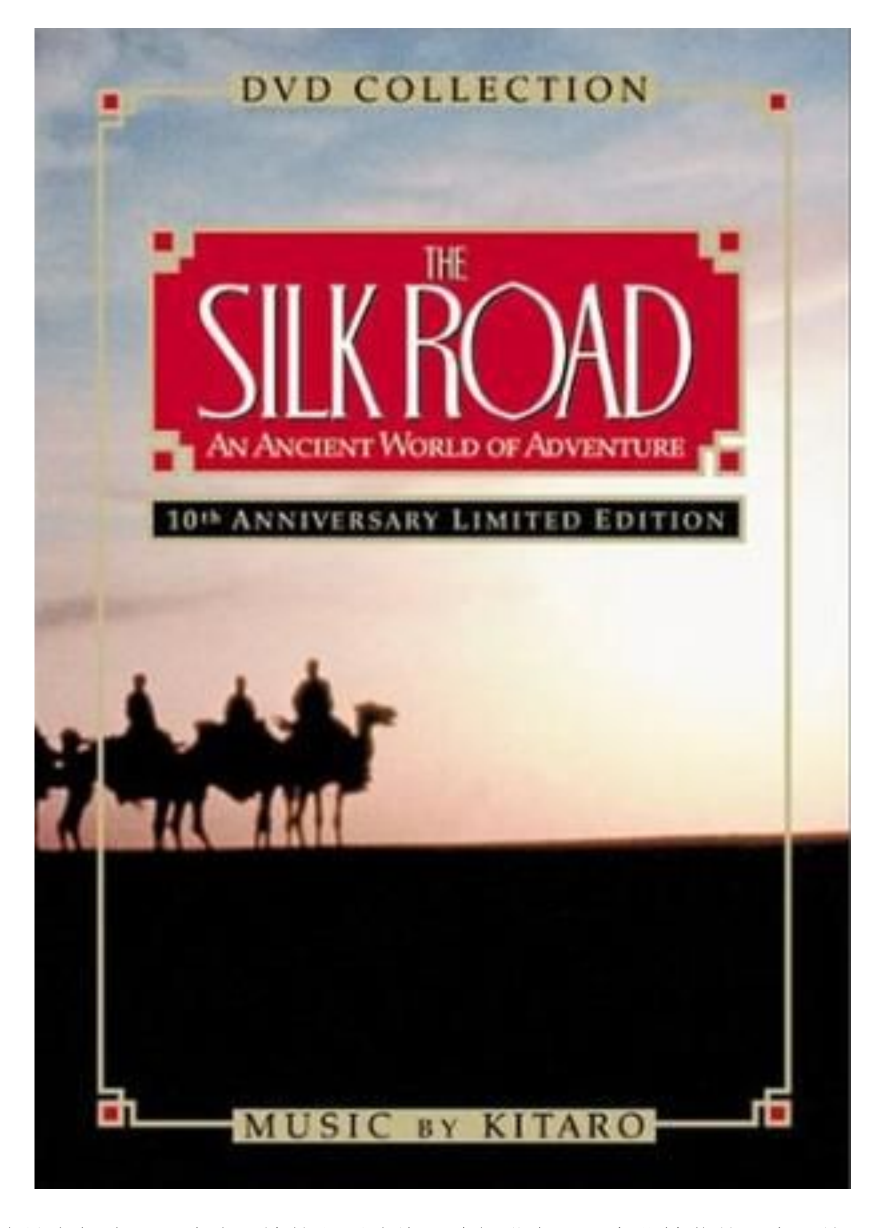
推荐：气候变迁与古文明的兴衰

根据取自新疆焉耆盆地博斯腾湖的岩芯分析及定年结果，可把过去 4 千年来新疆南疆的气候分成 3 个阶段：（1）夏朝到汉朝初年（约公元前 500 年到公元 200 年）的乾湿气候交错期，（2）汉、晋、南北朝、早唐、中唐（约公元 200 年到 800 年）的稳定湿润期，（3）晚唐到明末（公元 800 年到 1700 年）的乾旱期。晚唐以来的乾旱可能造成绿洲消失，西域古国衰亡，丝路也因而柔肠寸断，一蹶不振。晚唐的乾旱事件与中美洲古典马雅文明的消亡几乎同时发生，乾旱重创东西两个古文明的憾史也遥相呼应。

原载于《科学发展》，2008 年 4 月，424 期

【原文链接】　　【回到目录】

推荐：NHK 纪录片《丝绸之路》



丝绸之路是古代欧、亚陆路运输的主要路线，除促进东、西商业繁荣外，在民族、宗教及文化交流方面也具有重大意义。

《丝绸之路》是日本放送局 NHK 及中国中央电视台 CCTV 联合制作，探索丝路的壮丽景观、历险故事、丝文化艺术及沿途人民生活状况，与大家一起走进古代贯穿欧、亚的要道。

由于此节目于 20 世纪 70 年代末拍摄，并于自 1980 年 4 月起至 1984 年 9 月，共播出了 30 集。



01. 长安古城
02. 黄可千里外
03. 沙漠艺廊
04. 黑水古城
05. 寻找楼兰古园
06. 越过塔克拉玛干沙漠
07. 于阗-丝绸与玉石的绿洲
08. 火州吐鲁番
09. 天山火车之旅
10. 穿越天山南路
11. 天马之乡
12. 两条通往帕米尔之路
13. 横越帕米尔
14. 帝王之路
15. 拉达克
16. 玄奘天竺天行
17. 烈日下的伊朗南路
18. 沙漠与可兰
19. 走过巴路达
20. 从公路到湖泊
21. 穿越大草原
22. 大宛天马
23. 粟特商人
24. 撒马尔罕的光辉岁月
25. 穿过卡拉库姆沙漠
26. 另一条丝路
27. 商旅西移
28. 土耳其策马者
29. 亚洲边陲 - 丝城
30. 条条大路通罗马

【原文链接】 【回到目录】



【愿景】

Keith Bradsher：铁轨上的丝绸之路



《纽约时报》记者

“

采用卡车把商品从内陆的工厂运输到深圳或上海的港口，然后装船启运，绕过印度、穿过苏伊士运河，这得花上 5 周时间。“丝绸之路”列车能把从中国西部到西欧零售配送中心的运输时间缩短到 3 周。海运目前仍比铁路运输大约便宜 25%，不过海运所需的额外时间所带来的成本相当可观。

”

26 岁的火车司机阿扎马特·库利耶诺夫（的 AzamatKulyenov)将黑色的操纵杆向前推，1800 吨重、近半英里长的特快货运列车朝西面起动，开始穿越哈萨克斯坦东部广袤荒凉的草原，距离中国边境越来越远。

哈萨克斯坦边境小镇多斯特克的调度员给予这列货车最高通行权限，优先于包括客列在内的其他所有列车。车上有受过特别训练的警卫。在后来的旅程中，当列车横穿杳无人烟的欧亚大草原时，端着 AK-47 突击步枪的警卫登上火车头，留意可能试图开到近旁抢劫列车的强盗。有时候，警卫甚至还会坐到钢质集装箱的顶上。

这列火车基本沿着传说中的丝绸之路行驶。这条连接中国和欧洲的古道曾用于运输香料、珠宝，当然还有丝绸，直到 6 个世纪前遭到弃用。如今这条陆上运输线因一种新的贵重货物而得到复苏，那就是每年在中国生产的数以百万计的笔记本电脑及配件，收货方是伦敦、巴黎、柏林和罗马等欧洲城市的客户。

硅谷电子企业惠普(Hewlett-Packard)率先重启这条自罗马帝国时期就闻名西方的线路。过去两年，惠普越来越频繁地借助以 50 英里（约合 90 公里）时速穿越中亚的特快列车，将笔记本电脑及配件运送到欧洲的商店。最初，这不过是夏季月份的一种尝试，现在，惠普会在这条 7000 英里长的线路上每周至少发车一次，如果需求旺盛，还会增加到三次。惠普计划今年冬季也通过铁路运输，该公司采取了周全的措施，以保护货物免受有时降至零下 40 度的低温的损伤。



尽管这条线路仍仅占从中国到欧洲的总货运量的一小部分，但其他一些公司也开始追随惠普的脚步。中国当局最近宣布，今年将有 6 趟长货运列车从华中制造业中心郑州开往德国的汉堡，首列于周三出发，其路线与惠普的列车大体相同，途经中国西部、哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯和波兰。当局还表示，明年这条路线将安排 50 趟货运列车，运输价值 10 亿美元（约合 62 亿元人民币）的商品。本月的第一趟列车运载价值 150 万美元的轮胎、鞋类和服装，而回程列车上将运载德国的电子产品、工程机械、整车、汽车部件和医疗器材。

DHL 公司 6 月 20 日宣布，已开通从中国西部的成都经哈萨克斯坦抵达波兰的每周特快货运列车服务。一些货运业高管披露，惠普的一些电子业竞争对手正处于开始采用这条线路从中国出口的不同阶段。

丝绸之路从来就不是单一线路，而是骑着骆驼和马的商队所用的一个道路网。它始于公元前 120 年左右，那时中国的首都是中西部的长安（这里最为出名的是兵马俑）。这些商队从穿越中国西部的荒漠地区启程，然后翻越西部边境（另一边是今天的哈萨克斯坦和吉尔吉斯斯坦）的山脉，走过人烟稀少的中亚大草原，抵达里海或更远的地区。

在欧洲的黑暗时代和中世纪早期，这些运输线持续繁荣。不过，随着 13 世纪和 14 世纪航海的发展，以及中国的政治中心东移至北京，其经济活动也转移到了沿海地区。

今天，经济版图又一次处于变动之中。过去 10 年，中国东部城市的劳动力成本激增，制造商正试图通过将生产转移到内陆地区来降低成本。采用卡车把产品从内陆的新工厂运输到沿海的港口既昂贵又缓慢。高油价让航空货运贵得离谱，还驱使全世界的集装箱班轮公司大幅降低船速。

慢速能降低油耗，但造成的延迟惹恼了惠普这样的高价值电子商品的货主。这种延迟推高了它们的成本，并让它们更难以应对遥远市场的消费者需求变化。

采用卡车把商品从内陆的工厂运输到深圳或上海的港口，然后装船启运，绕过印度、穿过苏伊士运河，这得花上 5 周时间。“丝绸之路”列车能把从中国西部到西欧零售配送中心的运输时间缩短到 3 周。海运目前仍比铁路运输大约便宜 25%，不过海运所需的额外时间所带来的成本相当可观。

华硕（华硕）董事长施崇棠（JonneyShih)表示，从海运转为铁路运输，“库存成本和交货期将有极大改善。”华硕是全球第三大平板电脑制造商，仅次于苹果和三星。施崇棠的公司也开始试水丝绸之路。

竞相采用铁路运输



在西方，重庆最出名的是二战期间被国民党政府用作“陪都”，如今它是一座雾都，市中心坐落在扬子江河湾包围的峭壁之上。重庆的市区人口接近 1300 万，另有 1500 万人生活在附近的农村地区，也在重庆市的行政管辖区内。

上世纪 70 年代末，邓小平带领中国走上开放的道路，开始吸引外国投资。在接下来的四分之一个世纪里，重庆是人口流出地，人们纷纷到沿海地区寻找薪水更高的就业机会。但在最近几年，重庆崛起为中国西部的工业中心，吸引了化工巨擘巴斯夫(BASF)和福特汽车(Ford 发动机 Company)这样的跨国企业。四年前，惠普开始将生产从上海转移到西部。如今，惠普的代工厂在重庆雇佣了 8 万名工人，年产 2000 万台笔记本电脑和 1500 万台打印机。

大型台湾电子产品代工制造商富士康(Foxconn)在附近的成都市雇佣了两倍于上述人数的工人，主要制造苹果的 iPad。该公司也在把深圳的生产活动陆续转移到这里。

惠普的高级副总裁托尼·普罗菲特（托尼 Prophet)表示，在重庆开始生产后，该公司几乎马上就开始考虑西行的铁路线。他还称，惠普的策略是转移产品，而不是转移人：与其鼓励内陆省份的人到沿海地区的工厂工作，不如在内陆省份进行生产，然后从那里发运产品。

为了吸引惠普，重庆市在机场新建了一条长度足以让波音 747 货运飞机起降的跑道。从这里将货物空运到欧洲只需一周时间，包括办理海关手续在内。

但是，油价持续高企让空运成本高得可怕，相当于铁路运输的 7 倍。惠普还对空运产生的碳排放量感到担忧，因为它相当于铁路或海运的 30 倍。

用卡车将电脑运到沿海地区，再将它们装船运出，意味着有大笔资金被套在穿越南海和印度洋的库存上。一旦竞争对手发布突破性产品，这种延迟将使企业难以迅速调整欧洲的销售策略。于是，惠普开始寻找穿越哈萨克斯坦的西行陆路运输线。

哈萨克斯坦总统努尔苏丹·A·纳扎尔巴耶夫（纳扎尔巴 A.Nazarbayev)一直对这个想法加以鼓励。去年 12 月，他要求哈萨克斯坦升级铁路网，重拾该国在历史上曾经扮演的亚洲十字路口的角色。他说，“我们正在修建连接西欧和中国西部的运输走廊，重筑一条新丝绸之路。”

哈萨克斯坦境内已有 8700 英里的铁路线，现在正在快速修建东至中国边境、南到土库曼斯坦的新铁路。哈萨克斯坦国家铁路有限公司(Kazakh 国家铁路）负责物流工作的副总裁卡纳特·K·阿尔普斯巴耶夫（Kanat K.Alpysbayev)称，他们的目标之一是将中国和伊朗经土库曼斯坦连接起来，前提是伊朗的政治局势有所改善的话。哈萨克斯坦铁路部门也正在就修复并管理阿富汗的铁路网进行谈判。中国企业正在那里修建一座大型铜矿。

将更多的货物从中国经铁路运往欧洲的努力，得到了一项发展的有力帮助。但这件事如此不引入注目，以至于运输业以外最初几乎没有人注意到。哈萨克斯坦、俄罗斯和白俄罗斯创建了一个 2012 年 1 月全面生效的海关联盟，取消了穿越三国边境时冗长的海关检查。此举为运输节省了好几天时间，还大大减少了货物失窃的情况。

哈萨克斯坦的铁路计划刺激了地区竞争的出现。6 月 21 日，俄罗斯总统弗拉基米尔·V·普京(Vladimir V.Putin)宣布了一项 430 亿美元基础设施建设计划，该计划主要是为了升级与中国相连的铁路，特别是改善西伯利亚大铁路的状况。这一竞争最终给那些在中国制造产品的生产商带来好处，比如惠普公司。

惠普的电脑和零配件的旅程，始于重庆郑晓雪（音译）这样的工人手里。郑晓雪是个开朗的 18 岁女孩，从小在重庆郊区的祖父母家里长大；她的父母曾在深圳的一家塑料厂工作。毗邻香港的深圳现在的工资水平已达到每月 500 美元。

但是她的父母现在已经回家，抱怨深圳的饭菜和他们喜欢的川菜相比平淡无味，让人没胃口。所以郑晓雪没有出远门打工，而是找了一家为惠普生产笔记本电脑的台资厂打工，月工资为 190 美元，公司提供食宿。

郑晓雪一边吃着工厂食堂里免费提供的猪肉炖白菜一边说，“工作时我们说普通话，但是下班以后，我们主要说四川话，因为几乎所有人都是四川人。”

在库利耶诺夫将要驾驶的那列火车上，工人们将成品笔记本电脑装入 43 个特别设计的惠普深蓝色集装箱，再将电脑显示器装入另外 7 个同样的集装箱。这些集装箱每个长 40 英尺（约合 12 米）、宽 8 英尺，高 9 英尺 6 英寸。这 50 个集装箱用一串串的锁锁得严严实实，然后在重庆铁路集装箱中心站被装上火车。这列火车在 6 月 14 日出发。

这列满载惠普产品的专列要用 5 天时间穿过中国西部 2000 英里的路程，到达哈萨克斯坦的东部边境。

意外的延迟

这列火车准时到达了低矮宽阔的准噶尔山口。准噶尔山口是一个穿过分隔中国和哈萨克斯坦的雪山的谷地。那里的中国海关人员打开从重庆启运以来一直被密封的报关文件。50 个集装箱中，有 49 个的文件与货物完全相符。

但是，有一个装着笔记本电脑的集装箱的数据对不上。文件显示，这个集装箱的重量是 10.135 吨，但是称重的仪器上显示它的重量为 10.153 吨，末尾两位数字恰好相互颠倒。

列车停在哈萨克斯坦边境，时间一个小时又一个小时地过去，惠普及其货运代理商匆忙修改文件，这并非易事，因为这个差错是在那天快下班时发现的。这列火车在隆隆驶过西



安、戈壁沙漠一角以及塔克拉玛干沙漠广袤的不毛之地（气温可高达 120 华氏度）后，就这样一动不动地停着。足足 26 个小时。

惠普管理人员说，这种极端的延误十分少见，此前的纪录是在白俄罗斯和波兰边境耽误了 10 个小时。海运有时会因为恶劣天气等原因最多耽误 3 天时间。

惠普公司欧洲，中东和非洲物流负责人罗纳德·克莱基维格特（罗纳德·Kleijwegt)说，公司竭力确保产品运输，派代表前往偏远的中亚边境关口，说明公司的计划。

惠普帮助中国全面升级了处理海关文件的软件。克莱基维格特说，中国以前的系统只能让海关人员选择一个亚洲邻国作为铁路运输的最终目的地，因为没有人预想到，这些火车上的货物会是被发往近 7000 英里外的欧洲目的地的出口产品。

惠普还通过谈判争取到了特别的清关程序，让该公司的集装箱在沿途穿越边境时不受开箱检查，而只是接受 X 光扫描，以检查是否装有走私物品。这主要是为了缩短运输过程所需的时间，但也保障了安全。两年前，惠普公司曾做过一次发货试验，在一列普通的货运列车上用一个未密封的集装箱发运 200 台电脑。这批货物在通关时经过繁琐的海关检查，等火车到达德国时，其中很多电脑早就不翼而飞了。

“铁轨上的极大尊重”

数字错位的问题解决后，火车驶入了哈萨克斯坦。一台桥式起重机和两台像装了轮子的房屋一样的起重机将惠普的集装箱从中国的火车上吊起来，放到哈萨克境内停在多斯特克调度场里的平板车上。这些火车的轮距更宽。列车要经过哈萨克斯坦、俄罗斯和白俄罗斯，这些国家的铁轨沿用苏联时代的宽轨标准。中国和欧洲的铁轨较窄，因此需要几个小时转移货物。

库利耶诺夫是个四级货运火车司机，梦想着有一天能成为一级客运火车司机。他认为自己能开这列火车很幸运。他在多斯特克调度场坐在一辆新的柴油机车的驾驶室里，等着一个穿有亮黄色安全背心的信使拿来车上货物的打印清单。拿到打印单之后，他按照传统，认真地在这辆机车紫色的绒面记录本里做着记录，然后在仪表盘的一台电脑上输入很多同样的重量数据，以帮助校准引擎，使其在最优状态下拉动货物。

当前方的信号灯由红转绿，库利耶诺夫缓缓启动这列庞然大物，平稳驶出调度场。“这辆机车是新的；不会有问题，”他说。

火车头是在哈萨克斯坦首都阿斯塔纳的一座新工厂里制造的。拥有该厂的是一家俄罗斯和哈萨克斯坦的合资企业，它取得了使用通用电气(GeneralElectric)设计的授权。火车头的车身、发电机、冷却器和车轮在哈萨克斯坦制造，不过柴油引擎由通用电气在宾夕法尼亚



州伊利的工厂出口。通用电气与这家合资企业正在策划，明年开始在阿斯塔纳建造一家柴油引擎厂。

随着火车继续前行，调度场的铁道减少到三条，随后并为两条，最后合为一条，朝着平坦的欧亚大草原延伸，一眼望不到头。库利耶诺夫和身旁的副驾驶、31 岁的亚历山大·涅姆采夫(Alexander Nemtzev）四处张望，寻找着生活在铁路线旁的小型双峰驼群，它们没有出现。

几栋哈萨克斯坦的长矮房迎风挺立，外墙刷成白色、屋顶盖着瓦片，大驯犬在屋前徘徊。马背上的牧人戴着尖顶毛织帽，赶着牛羊马群。

对面方向的火车迅速转到边道上，给库利耶诺夫驾驶的这辆拥有最高通行权的车让路，速度之快让他惊叹。

已经当了八年火车司机的库利耶诺夫说，“这是我第一次开惠普专列，也是第一次在铁轨上受到如此的尊重。”

中国的雾霾被远远甩在了身后，高海拔的贫瘠大草原上清透的空气将其一扫而空。黎明和日落的时候，天边呈现近一小时的粉红、淡紫和深紫交织的光影。哈萨克斯坦看起来有点像北达科他州，两地都大量种植小麦。哈萨克斯坦领土略大于密西西比河以东的美国，但人口比佛罗里达州还少。

这列火车在设计中没有考虑司机的舒适。没有卧铺，就连厕所也没有。正如旧时美国西部的驿马快信靠一连串骑手接力递信一样，惠普专列靠的是每隔三、四个小时靠站，换一名驾驶员、一名副驾驶和一群警卫。就连机车本身也会在三、四个站后换成新的。每次停靠，身穿黑色制服或迷彩军服的铁路警察会沿着列车快速巡视一番，检查车上是否被人动过手脚。每趟为期三周的旅程期间，登车的驾驶员和警卫超过 100 名。

对库利耶诺夫和涅姆采夫而言，丝绸之路是个抽象的概念，是上学时念过的历史细节，几乎完全记不得了。涅姆采夫在哈萨克斯坦的最东部长大，记得自己小时候拿塑料小火车当玩具，渴望长大了能开真正的火车。“我从来就没想过干别的，”他这样说道。火车前灯穿透广袤的空地，我们一度走了近一个小时，却没照到铁轨附近有任何房屋、车辆或人烟。

日落后一小时，库利耶诺夫和涅姆采夫被另两名司机接替。52 岁的弗拉基米尔·科洛佐尔金(VladimirKolozorkin)成为主驾驶。他留着平头，发色灰白，拥有远距离分辨铁路信号灯复杂组合的神奇本领。看到访客，他不客气地警告，相关规则严禁以任何形式干扰驾驶员。



然而，随着时间的流逝，他缓和下来，说他记得在童年时的哈萨克斯坦东部，骆驼商队——丝绸之路两千年来的象征——仍在山里的村子巡回经商。

“那时，骆驼被用于前往开车到不了的那些地方，”他回忆道。“在过去，人们用骆驼来组成商队。但现在，养骆驼只是为了毛、肉和奶。”

21 天，从中国到荷兰

当火车抵达白俄罗斯和波兰的边境时，集装箱必须再次转移到轮距较窄的平板车上。41 节平板车立即向着欧洲内陆进发，剩下的 9 节不得不等待另一辆机车，因为 50 节车厢超过了欧盟规定的货运火车最大长度。第一列火车在 7 月 3 日，即集装箱离开重庆 19 天之后，抵达了德国的杜伊斯堡。随后，卡车把集装箱连夜拉到最终目的地：荷兰奥斯塔姆的惠普欧洲配送中心。

包括随后离开波兰的那 9 个集装箱，全部 50 个集装箱最终抵达奥斯塔姆的时间是 21 天，即 3 周。海运公司高管在被问及中亚新铁路线可能带来的挑战时表示，铁路运输抢走的业务将不足以影响他们的盈利。

哈萨克斯坦预测，到 2020 年，铁路货运将增长至 750 万个 40 英尺集装箱，而去年从中国西部运输到欧洲的仅有 2500 个集装箱。这一巨大增长可能会给哈萨克斯坦的铁路网带来极大压力；阿尔普斯巴耶夫称，已制订了铺设更多铁轨的计划，以应对流量。但即便达到 750 万个集装箱的水平，经过哈萨克斯坦的铁路货运量将仍只有欧亚之间海运的十分之一。

惠普副总裁普罗菲特说，尽管偶尔会有延误——例如在哈萨克斯坦边境的 26 个小时——该公司仍计划把更多的海运和空运（尤其是后者）改为铁路运输。他指出，到欧洲的铁路运输可能只需 18 到 19 天，但考虑到可能出现延误，惠普在规划中允许火车至少花 22 天到达。

且不提准备尝试这条路线的行业清单越来越长，郑州和 DHL 开通经过哈萨克斯坦的铁路班车服务表明，尽管偶然会有海关延误，许多公司现在同意惠普的观点，即丝绸之路已再度成为一条可行的运输线路。

“它们都非常感兴趣，”惠普的克莱基维格特说，“但希望看到其他人来证明这一点。”

【原文链接】 【回到目录】



丝绸之路的复兴：为国内改革“减压”？

编者：古丝绸之路已经衰落了几个世纪，但为何又在此时变得炙手可热？周刊编辑节选了关于“丝绸之路经济带”的种种解释，从两个角度分析丝绸之路的复兴。一方面，外贸市场需要依靠陆路运输降低物流的时间成本。另一方面，中国内部的种种难题也催生了“丝绸之路经济带”的产生。外汇储备充足、产能过剩、集团利益固化，使得扩大开放成为卸载负担和倒逼改革的可行选择。

《经济学人》：随着中国制造商向内地转移，中国面相欧洲市场的产品出口变得更加复杂。从中国内陆到达沿海地区，再经海路绕地球半圈需要 60 天时间，对于 iPad 和 其他“快速流行”产品来说实在太过漫长。哈萨克斯坦为此提供了后门路线，火车从中国西南的重庆市到达德国杜伊斯堡，中间穿过哈萨克斯坦，俄罗斯，白俄罗 斯，波兰，全程 10800 公里，需要 14 天即可到达。

哈萨克斯坦国家铁路公司（KTZ）承诺，未来五年将投资 440 亿美元将路程缩短至 10 天。2012 年底，也就是霍尔果斯线路开通的第一个年头，从中国经由哈萨克斯坦运往欧洲的 40 英尺集装箱数量增加了 80%，达到每年 6600 个集装箱；预 计今年集装箱数量将达到 10000。这还不算什么，哈萨克斯坦运输者协会（Kazlogistics）是一家国有运输机构，该机构负责人 Yerkhat Iskaliyev 预测 2020 年收入可达 35 亿美元。

集装箱多依靠海洋运输，这能极大降低运输成本，每只集装箱的运输成本从 9000 美元 降至 4000 美元。但差距正在逐步缩小，欧洲制造商正在利用铁路向中国运输高价商品，比如豪华轿车。大型 IT 硬件制造商惠普公司在亚洲的物流负责人表示， 今年运往东方的货物量首次出现迅猛增长。铁路运输完全符合中国主席习近平的愿景，他支持将“新丝绸之路”打造成由美国控制的海上航路的可替代路线。11 月 8 日，习近平宣布中国投资 400 亿美元用于在亚洲“突破连接瓶颈”。

原标题：“新丝绸之路：算不上绿洲”

译者：烟花寂寥

http://article.yeeyan.org/view/351517/432251

中国经济体制改革研究会易鹏：当前情况下中国再推新丝绸之路经济带建设，有几个非常重要的原因。一个方面是通过建设新的丝绸之路为中国营造一个与周边国家的良好政治、

国防、民族 环境，比如新的陆地丝绸之路会有利于中国和中亚地区的经济联系更紧密，文化更互融，政治更互信，必定会有利于中国新疆等地区的稳定和发展，也有利于中国周 边国家安全的建设。

另一个方面是通过建设新的丝绸之路经济带，可以推进区域间基础设施在内的各种互联互通，有利于提高区域合作水平，推进区域一体化进程，激发区域内经济增长潜力，为全球日益增长缓慢的经济提供新的增长力量。

其中尤其有利于消化中国严重过剩的各种产能，随着中国基础设施的日益饱和，中国国内之前围绕高投资配备的高产能面临严重的产能过剩，为此需要为这些产能寻找更大的需求空间。

一项测算显示，到 2020 年，亚太地区的道路、电力等基础设施市场的投资规模高达 8 万亿美元。中国在基础设施建设方面有着非常明显的比较优势，通过构筑新丝绸之路经济带既利区域内其他国家也利于中国，形成一种共赢的局面。

这次李克强在泰国提出用中国高铁建设和泰国大米进行部分交换的提议，其实一方面是在发挥中国在高铁基础建设上的优势，同时也可以用进口泰国大米 的方式来稳定中国的粮食安全，为中国的新型城镇化提供更大的回旋空间；而泰国可以用其有比较优势的大米获得全世界先进水平的高铁设施，也必定有利于泰国经 济的增长和东盟与中国的互联互通，从而形成更大范围的经济拉动，这将是一个多赢的格局。

还有一个方面，中国通过打造新的丝绸之路经济带必然会有利于构筑以开放促进中国西部大开发，促进形成中国东部再改革的新倒逼格局。

当前中国经济、社会、政治、文化、生态等建设进入到新阶段，改革也进入到深水区、攻坚期，之前第一轮的改革红利逐渐消失，改革面临各种既得利益 集团的阻碍，面临日益严重的利益固化的挑战。从中国改革开放的历史以及更早的丝绸之路的经验来看，开放是推动中国改革最有力的力量之一。

当前中国的决策层无疑很明白这个道理。为此通过推动新丝绸之路经济带的建设，也蕴含着通过“再开放”来推动新一轮的中国西部大开发，也来倒逼中 国国内改革红利的出现，通过改革红利的释放来维持中国各方面的可持续发展。而中国这个世界第二经济体的可持续发展，必定也将有利于世界经济的增长，尤其是 中国周边经济体的发展。

原载于《联合早报》

http://energy.chinanews.com/hb/2013/10-28/5432473.shtml



《中国经济时报》周子勋：当前的中国经济正处在多种矛盾之中：既要让储蓄率和投资率下降，又要保持经济增长；既要调结构和促转型，又要顾及产业发展和提升就业；既要扩大内 需、力促消费，又须严控信贷；既要加大城镇化进度，增加房地产建设，又要严控地方财政风险和房地产市场风险；既要改革人民币汇率机制，又要维持外向型经 济、吸引外资等等。如何有效化解这些矛盾，同时又兼顾中国未来的长期发展，从战略上找到解决问题的钥匙？显然还得在寻找新增长动力上下功夫。对此，当下的 共识是，未来中国经济应在两个方面寻求突破：一是加大对外投资，尤其对非洲地区的大规模投资；二是强化产业升级，提升“世界工厂”的产业等级和技术水平。

与前一个突破相对应的，正是“中国版马歇尔计划”。从某种意义上说，“中国版马歇尔计划”有化解过剩产能、为外储管理提供最适合途径一举双得的战略意义。

产能过剩是当下困扰中国产业结构调整和经济运行的突出矛盾，中央已出台多项从国内角度来化解产能过剩的政策。然而，向外转移产能也是治理产能过剩的高招。

利用产能输出化解产能过剩，在历史上早有先例。当年，美国“马歇尔计划”和日本制造业产能输出，就是其中的代表。1948 年，美国国会通过了 《对外援助法案》，利用其生产过剩的物资援助欧洲国家，开启了“马歇尔计划”。该计划把信贷援助转化为商品输出，刺激了美国的工业生产和对外贸易，为保持 战后美国的经济繁荣发挥了积极作用。到了上世纪六、七十年代，为缓解国内制造业的产能过剩，日本对发展中国家和地区投资，采取了以比较优势为基础、顺贸易 偏向的投资战略，有比较劣势的产业部门渐次外移。至 80 年代中期以后，日本国内传统制造业企业加快对亚洲“四小龙”、东亚等国家和地区的海外投资，向海外 转移过剩产能。在此过程中，日本不仅形成了母国与投资国之间的垂直分工，带动本国技术和设备出口，而且通过大规模的海外投资，推动制造业结构发生巨变，转 向具有高附加值的金属工业、化学与机械工业，形成了以重化工业为核心的制造业结构。对于中国而言，美国与日本向外转移产能的过程值得借鉴。

原标题：“中国版马歇尔计划构想一举数得：化解产能过剩”

http://news.xinhuanet.com/fortune/2014-11/07/c_127187632.htm

【原文链接】 【回到目录】



推荐：丝绸之路外交——扭转、交替和歪曲的历史

在外交政策方面，中国领导人提出了一个浪漫的陆地和海上丝绸之路关系网络叙事，以贸易连接欧洲到亚洲东海岸的各个文化。此叙事的目标是为了促进中国在历史上和当今对亚洲和平和繁荣所做的角色和贡献。但古代历史更为复杂，过去的一些目标和作法在当下一些情况下是不能接受的。从事亚洲历史研究的纽约城市大学巴鲁克学院（Baruch College, City University of New York）副教授沈丹森（Tansen Sen）解释道：“没有被提及的是……当时发生的一些冲突，以及当时推动一个以中国为中心的世界秩序的传播。”沈丹森简要地评论了中国公元前 2 世纪西汉张骞和 15 世纪郑和出使的历史。他总结到：“中国政府复兴丝绸之路的计划，加上大量的资金和投资的涌入，可以促进亚洲和欧洲那些愿意承认自古跟中国有密切关系的国家的经济。”但是，沉丹森认为这样的历史修正主义将会影响地缘政治。 ——耶鲁全球

【原文链接】 【回到目录】



【隐忧】

归宿：中国的“西进”战略：如何超越“空城计”？

“

中国在中南亚地区外交、军事和经济事务上声势很大，但实际上并没有做什么。上合组织不仅在应对成员国内部政治危机时无所作为，在阿富汗问题上也更多是一个旁观者。

”

政见观察员

中国的“西进”战略是当下的一个热门概念。不仅学术界对此有着热烈讨论，本届政府所着力打造的 “一带一路”（“丝绸之路经济带”和“海上丝绸之路”）战略，也都带有浓厚的“西进”味道。

中南亚（South and Central Asia）是中国“西进”的第一站。运筹好与中南亚国家的关系，便成为“西进”战略的重要一环。在此背景下，今年 9 月，中国国家主席习近平将前往塔吉克斯坦参加 2014 年上合组织首脑峰会，并首次访问巴基斯坦、印度、斯里兰卡南亚三国，这也凸显了该地区的战略价值。

不过，在热热闹闹的双多边交往之下，中国对于中南亚国家的政策目标是什么？又采取了什么样的政策措施？近期，美国智库兰德公司发布了由高级分析员安德鲁·思科贝尔（Andrew Scobell）牵头撰写的研究报告，对以上问题进行了分析和讨论。

安全问题是政策核心

相较于美国的“中南亚”一体化概念，中国依然将中亚和南亚区分看待。因此，报告从中亚和南亚（主要是阿富汗、巴基斯坦）两个部分，分别考察了中国在该地区的政策目标。

报告认为，中国的中亚政策受四大因素影响，其中三个都与安全问题有着密切关系。第一个因素，是维护中国自身领土主权完整和安全。冷战时，苏联一度在中亚对中国构成直接军事威胁。苏联解体后，虽然直接军事威胁消失，但地区恐怖主义、分裂主义、极端主义“三股势力”活动抬头，不仅威胁地区安全形势，甚至对中国的新疆安全稳定也构成威



胁。第二，是维护中亚的和平和安全，确保中亚国家政权的稳定和世俗化。在美国“亚太再平衡”的背景下，中国无法承受中亚生乱，形成“腹背受敌”的局面。第三，是增强中国在中亚的影响，并以此对冲、制约俄罗斯、美国等大国在地区的影响力。第四，才是拓展在中亚的经济利益，保证自身能源安全。

与中亚类似，中国对阿富汗和巴基斯坦的政策也带有浓厚的“安全驱动”色彩。在阿富汗，中国的主要政策目标是防止其再次落入伊斯兰极端主义统治，防止域外大国利用阿富汗牵制中国，获取阿富汗的矿产资源并不是中国的主要目标。对巴基斯坦也是如此。作为中国的全天候战略伙伴，巴基斯坦是中国在南亚的重要战略支点，也是长期以来在南亚次大陆进行力量平衡的抓手。但是近些年来，随着巴基斯坦恐怖势力活动猖獗，中国越来越担心巴基斯坦恐怖势力对于新疆的暴恐组织的刺激示范效应，影响中国国内的安全和稳定，中国的对巴政策也开始向反恐偏移。报告指出，建立中巴能源和贸易走廊，虽然极具战略意义，但并不能完全解决中国面临的能源安全困境，且在实施过程中依然面临多重困难。

中国对中南亚政策举措：空城计

报告认为，安全问题之所以成为中国对中南亚政策核心，是因为中国对于西部边疆地区有着强烈的不安全感。不过，从过去二十年的实践看，中国总体实现了在地区的政策目标：实现了西部边疆的总体安全稳定，与各相关国家保持了良好关系，影响力也在不断提升。

但是说到中国的具体政策举措，则可以用“空城计”来形容。中国虽然在地区外交、军事和经济事务上的相关政策都非常积极，声势很大，但实际上并没有做什么。上合组织（SCO）就是中国在地区“空城计”政策的典型表现。建立 13 年以来，上合组织从一个解决边境争端的协作机制发展为一个综合性的地区组织，但其实际表现却“让人失望”：不仅在应对成员国内部政治危机时无所作为，在阿富汗问题上也更多是一个旁观者。相较于很多人眼中的“亚洲的北约”，上合组织更类似于东盟，不过是一个“清谈机构”（Talk Shop）。报告因此认为，未来中国在中南亚地区并不会对美国构成威胁，也并不是影响美国地区相关政策、军事战略制定的决定性因素。

如何超越“空城计”？

总的来说，中国在中南亚地区的“空城计”，既有主观政策塑造，也可能是受诸多内外因素制约的无奈之举。或许这份报告低估了中国在中南亚的政策努力，以及上合组织在地区事务中发挥的作用，但是其中提到的一些情况也是当下状况的真实反映：俄罗斯对于中国在中亚地区扩大影响始终心存戒备，导致上合组织出现“空转”趋势。如何更好的进行制度设计，使上合组织充分发挥作用，也一直是中国专家学者讨论的重要问题。同时，中国



在对外交往中缺少足够的政策工具支撑，自身的政策意图无法转化为现实，这也是当前中国在推进“一带一路”战略中遇到的一大困难。

对于中国来说，随着自身利益的不断拓展，“走出去”在未来也将成为“新常态”。而在面对日益复杂的国际和地区形势时，如果仍然被动应对或者采取“空城计”，可能将遇到更多难以克服的困难和挑战。目前来看，如何能综合性地使用各种外政策工具达成自己的目标，或者如何赋予政策口号更多的实际内涵，可能是中国相关学界和政策研究界需要关注和研究的问题。

参考文献

Scobell, A., Ratner, E., & Beckley, M. (2014). China’s Strategy Toward South and Central Asia: An Empty Fortress. RAND.

文章来源于政见

【原文链接】　　【回到目录】



丝绸之路经济带的建设与未来（节选）

“

6 月 27 至 28 日，中国人民大学重阳金融研究院承办“丝绸之路经济带的建设与未来：12 国智库论坛”。来自中国、俄罗斯、中亚五国、伊朗、阿富汗、巴基斯坦、印度、美国等国的 40 多名智库学者就“丝绸之路经济带的建设与未来”等诸多议题进行闭门研讨。

”

“丝绸之路经济带”建设面临三大难题

兰州大学中亚研究所所长杨恕：中国西北地域广袤，人口平均密度低。从兰州往西，先是经过河西走廊，河西走廊是个绿洲带，人口比较少，然后新疆沿途基本是荒漠。加上经济欠缺发展，这种自然条件和经济情况形成城市经济带非常困难。另一方面，中亚五个国家总面积 400 万平方公里，人口不到 6000 万，平均人口密度每平方公里 7 人，铁路经过这一段，大段是荒漠地区，同样难以形成城市经济带。

除此之外，新疆这些年的稳定情况确实不太好，在投资环境上影响很明显，但新疆局势稳定要有明显效果不是三五年之内可以做到的。

当然，还有阿富汗的问题。阿富汗一旦国内局势大乱，有几个重要的外移效应：第一是毒品不可控。全世界的鸦片 90%出自阿富汗。第二是恐怖主义对外输出。阿富汗如果局势大乱，恐怖主义肯定会往外扩散。第三是阿富汗难民。它们进入塔吉克斯坦、乌兹别克斯坦、土库曼斯坦非常容易。

最后一大困难，是轨距统一问题和北极通道。第二亚欧大陆桥干线约一万公里，接通过程中，中国、中亚、俄罗斯等铁路轨距统一面临困难。中西货运都要在沿途的换车厂频繁换车轴、车轮，费时费力。目前这些问题仍然没有解决。而北极通道的开通，对第二亚欧大陆桥存在负面影响。北极通道虽然是季节性通道，但在运输时间和经济成本上依然比第二大陆桥具有优势。



现在的关键要加强对新疆等西北地区的经济投入力度，提高该地区的经济能力和对外交流能力。就新疆具体建设方面，有几个可能实施的项目，如中巴铁路线、中巴之间石油管线以及与吉尔吉斯斯坦的矿产合作等等。丝绸之路经济带短期内有大发展是不太可能，然而是个可期待的目标，至少要制定一个 30 年的规划，分期分段来做。

俄罗斯对“丝绸之路经济带”有自己的计划

俄罗斯外交学院副院长亚历山大·卢金：由于“丝绸之路经济带”并非是俄罗斯的官方计划，俄罗斯更喜欢使用的术语是“欧亚一体化”。

俄罗斯将中亚看作是一个同本国文化接近的地区。大多数中亚国家的政治制度比任何其它国家都更接近俄罗斯的政治制度。恢复俄罗斯与中亚间数十年的经济文化联系完全符合双方发展的利益。后苏联国家还计划建立欧亚联盟。尽管该联盟的建立还没有确定具体时间，但这一设想将成为“一体化”进程中一个更加深入且有价值的问题。

普京曾说，欧亚联盟将在多元一体化原则的基础上建立，作为具有自由、民主和市场规律统一价值观的大欧洲不可分割的一部分。但欧亚联盟并不是直接以成为又一个欧盟为目标。

对欧盟成员国的政治家来说，其在中亚地区并不能获得直接的地缘政治利益。“丝绸之路”的构想在这里一般被看作是促进中亚经济发展的机会，可促进当地的稳定。最终，这一构想可以帮助降低该地区的政治风险，为加强欧洲与中亚国家经济合作创造机会。

美国实施“新丝绸之路”项目的目标并不那么雄心勃勃。它以与阿富汗的联系为基础，致力于实现有限的目标：稳定局势，在国际联合部队离开后加深美国在阿富汗的影响，并调整和限制这种影响。总的来说，华盛顿限制俄罗斯和中国在该地区影响的意图不容小觑。

相较于美欧，中亚对自身的发展设计就相对比较务实。尽管国与国之间的态度不尽相同，总体来说，中亚各国愿意支持任何一方的项目，只要该项目以金融活动、投资的形式呈现，且不会损害其国家体制的基础和安全。正因如此，这里并不特别鼓励各种联盟的促发展计划，但同时支持任何与经济发展有关的想法，尤其是关乎援助方案及按照联合国及以其他国际组织方式制定的援助发展计划。

至于中国所提的“丝绸之路经济带”构想，可以在上合组织的领导下，成为该组织成员国多边经济合作的催化剂，但要与其他国际组织的类似项目相协调。

中国西进战略将面临与美国的角力

美国卡特中心中国项目主任刘亚伟：丝绸之路经济带的成功将有助于中国国内稳定，增强国际影响力，使中国在欧亚大陆的广袤土地上拥有足够的经济权利。落实丝绸之路计划也

可以有效地回应美国的轴心转向亚洲的政策，处理可能发生在东海与日本的冲突以及南海与东盟的冲突。

丝绸之路经济带的最终实现，既要依赖于中国国内切实的政治经济改革，也要考虑国际环境，参与国际施政。与经济带内邻国及非邻国处理好关系的同时，也不应忽视美国因素。尽管美国不在丝绸之路经济带内，中美关系仍然是重中之重，中国的“轴心转向西部”一定程度上受到了美国的“轴心转向亚洲”政策的影响。另外，美国自身也开展了新丝绸之路计划，与中国的计划有所重叠。更为重要的是，美国的号召力与影响力都不容小觑，中国与美国之间的角力很有可能在丝绸之路沿线国家展开。

以中国目前的政治思维，中国需要摆脱传统东方的经贸伙伴的禁锢，创造新的经济增长中心，促进中国成为国际新发展模式的中心。这种新的发展模式将与“华盛顿共识”分庭抗力，进而使得中国不惧西方经济压力和金融制裁。虽然是步险棋，但丝绸之路经济带计划是一个具有远见卓识和巨大潜力的大工程。

文章来源：凤凰大学问

【原文链接】　　【回到目录】



第一财经：一带一路与经济新空间（下）

> **中国之前的一些对外投资之所以受挫，就是为了“战略”忽视了市场逻辑，不少投资最终成为负资产。有的对外合作，成了纯粹的“外援”和“输血”。海外项目要争取，但如果融资也是我们提供，项目又不挣钱，后续也没有补偿机制，就要特别慎重。**

当“一带一路”展示出贯穿欧亚大陆、东连亚太西入欧洲，可望成为世界跨度最长的经济大走廊和最具发展潜力的合作带的壮阔前景时，如何脚踏实地地推进，就成为迫切的问题。

战略构想要落地，关键还是要顺应客观经济规律。“一带一路”从根本上说是经济概念，它不是一个实体，更不以控制他国经济命脉为目的，而是要通过资源、市场、基础设施方面的有效合作，实现互补互利、共荣共赢。比如，一些周边国家已经表示，“一带一路”战略将缩短陆地及海上的交通里程，便利货物运输，提升物流水平，提高经济效率。这就是非常现实的经济利益。

无论是政府发起设立的基金，还是央企的对外开拓，以及民间资金的“走出去”，在把握经济新空间的战略机遇时，也要更多地从市场规律的角度进行思考和实施。中国之前的一些对外投资之所以受挫，就是为了“战略”忽视了市场逻辑，不少投资最终成为负资产。有的对外合作，成了纯粹的“外援”和“输血”。海外项目要争取，但如果融资也是我们提供，项目又不挣钱，后续也没有补偿机制，就要特别慎重。

近年来中国几大石油公司都在努力“走出去”，通过大量投资获得了每年几千万吨的份额油，成绩斐然。中国石油“走出去”，最重要的是增加了全球对石油天然气的投资，增加了供给，而中国公司投资获得的产量与跨国石油公司一样，绝大多数份额都在当地或国际市场卖掉了，只有很少一部分能运回来。中国进口石油的绝大部分仍是通过国际市场买来的。这是一个自由贸易的结果。反之，如果“走出去”的目的是为了把油气都运回来，一方面政治上容易被诟病，另一方面，在运费和物流上也不经济。

作为一个正在伸开臂膀的全球性大国，中国有能力在更广空间展开资源配置，拓展在全球的利益。但是，这一切的基础还是在商言商，是利益共享。“一带一路”沿线大多是新兴经济体和发展中国家，总人口和经济总量分别约占全球的 63%和 29%，潜力很大。但也必须看到，新兴市场的开拓，要比成熟经济体有更多挑战，甚至意外。按经济规则和市场规则办事，应该作为基本的出发点。

【原文链接】 【回到目录】



主编：方可成

编辑：刘岩川

设计：潘雯怡，池春荣

校订：施钰涵

出品人：杜婷

若希望订阅此电子周刊 doc 版请发空邮件至 cochinaweeklydoc+subscribe@googlegroups.com；若订阅 pdf 版请发送至 cochinaweeklypdf+subscribe@googlegroups.com；mobi 版至 cochinaweeklymobi+subscribe@googlegroups.com；epub 版至 cochinaweeklyepub+subscribe@googlegroups.com。

此电子周刊由 「我在中国」（Co-China）论坛志愿者团队制作， 「我在中国」（Co-China）论坛是在香港注册的非牟利团体。除了 Co-China 周刊之外，Co-China 每月还在香港举办论坛，并透过网络进行视频、音频和文字直播。2012 年开始 Co-China 在香港举办面向青年的夏令营，第一届主题为 「知识青年，公共参与」，2013 年夏令营的主题是 “始于本土：本土、国家、世界冲撞与协商」。

Co-China 论坛网址：https://cochina.co

Co-China 论坛新浪微博：CoChina 論壇（http://weibo.com/1510weekly）

Co-China 论坛 facebook：“我在中國」（Co-China）論壇（https://www.facebook.com/CoChinaOnline）

